

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Luchtvaart

Transport aérien

MINISTERIEEL BESLUIT
BETREFFENDE ULTRALICHTE
MOTORLUCHTVAARTUIGEN

ARRETE MINISTERIEL RELATIF AUX
AÉRONEFS ULTRALÉGERS
MOTORISÉS

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

Gelet op het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen;

Vu l'arrêté royal de 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Vu l'association des gouvernements des Régions,

Gelet op advies / van de Raad van State, gegeven op ;

Vu l'avis / du Conseil d'Etat, donné le ;

Overwegende bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad.

Considérant l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

BESLUIT :

**HOOFDSTUK I.
DEFINITIES EN ALGEMENE
BEPALINGEN**

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° **ECAC:** European Civil Aviation Conference
- 3° **HDG:** Heading, oftewel de vliegkoers.
- 5° **Stall warning:** waarschuwingssignaal bij overtrek.
- 7° **VFR:** Visual flight rules, oftewel Zichtvliegvoorschriften, zoals bepaald in de bijlage, SERA.5005 van Verordening nr. 923/2012 van de commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

Art. 2. Een ULM voor de opleiding tot het besturen voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° de ULM is uitgerust overeenkomstig de trainingsspecificaties met betrekking tot de cursus waarvoor het wordt gebruikt;
- 3° de ULM is uitgerust met primaire vluchtbesturingen die direct toegankelijk zijn voor zowel de student als de instructeur (bijvoorbeeld dubbele vluchtbesturingen of een centrale stuurknuppel). Overklapbare besturingen mogen niet worden gebruikt;

ARRETE :

**CHAPITRE I.
DEFINITIONS ET DISPOSITIONS
GÉNÉRALES**

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

- 2° **CEAC:** Conférence européenne de l'aviation civile.
- 4° **HDG :** Heading, ou le cap.
- 6° **Stall warning :** avertisseur de décrochage.
- 8° **VFR :** Visual flight rules, ou règles de vol à vue, comme déterminé dans l'annexe, SERA.5005 du Règlement n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Art. 2. Un ULM destiné à la formation au pilotage remplit les conditions suivantes :

- 2° l'ULM est équipé conformément aux spécifications de formation relatives au cours pour lequel il est utilisé ;
- 4° l'ULM est équipé de commandes de vol primaires directement accessibles à la fois pour l'élève et l'instructeur (par exemple, des doubles commandes de vol ou un manche central). Les commandes rabattables ne peuvent pas être utilisées ;

5° de vliegeigenschappen van de ULM moeten toelaten dat alle oefeningen voorzien in het opleidingsprogramma en de praktische test in alle veiligheid kunnen uitgevoerd worden.

6° les caractéristiques de vol de l'ULM doivent permettre l'exécution en toute sécurité de tous les exercices prévus dans le programme de formation et lors de l'épreuve pratique.

HOOFDSTUK II. REGISTRATIE

Art. 3. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om ULM's te registreren overeenkomstig de voorwaarden bepaald in artikel 4, §2 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

Art. 4. De DG bepaalt de vorm waaronder een wijziging van de gegevens aan hem ter kennis moet worden gebracht overeenkomstig artikel 9 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende gemotoriseerde ultralichte luchtvaartuigen.

Art. 5. In geval van onvrijwillige buitenbezitstelling van het registratiebewijs kan de DG het vervangen op verzoek van de persoon voor wie het bewijs was afgegeven. De DG bepaalt de vorm waaronder dit aan hem ter kennis moet worden gebracht.

Art. 6. De houder van een ongeldig registratiebewijs zendt het onmiddellijk terug aan de DG.

Art. 7. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om te allen tijde de registratie door te halen op grond van artikel 14, §2 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte gemotoriseerde luchtvaartuigen.

CHAPITRE II ENREGISTREMENT

Art. 3. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilités à enregistrer les ULM conformément aux conditions déterminées à l'article 4, §2 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers à moteur.

Art. 4. Le DG détermine la forme sous laquelle une modification des données doit lui être notifiée conformément à l'article 9 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Art. 5. En cas de perte involontaire du certificat d'enregistrement, le DG peut le remplacer à la demande de la personne à qui il avait été délivré. Le DG détermine la forme sous laquelle cela doit lui être notifié.

Art. 6. Le titulaire d'un certificat d'enregistrement invalide le renvoie immédiatement au DG.

Art. 7. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilités pour radier l'enregistrement à tout moment sur la base de l'article 14, §2 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Art. 8. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om het registratiekenmerk af te leveren overeenkomstig artikel 16 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte gemotoriseerde luchtvaartuigen.

De DG bepaalt de locatie, de grootte en het lettertype van de nationaliteit- en registratiekenmerken.

HOOFDSTUK III. TOELATING TOT HET LUCHTVERKEER

Art. 9. Een beperkte toelating tot het luchtverkeer (BTTL) kan bekomen worden na een aanvraag bij het DGLV.

De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om de toelating af te geven.

Art. 10. De DG bepaalt de vorm en inhoud van de verklaring die wordt ingediend om een verlenging van de BTTL te verkrijgen, alsook de te volgen procedures voor de verlenging ervan.

Art. 11. De DG kan de beperkte toelating tot het luchtverkeer (BTTL) intrekken of opschorten in de gevallen bepaald in artikel 88, lid 2 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

HOOFDSTUK IV. PERMANENTE LUCHTWAARDIGHEID

Art. 12. De toelating van de DG is vereist voorafgaand aan elke grote wijziging aan een ULM.

Art. 13. §1. Om een toelating te krijgen voor het slepen van zweefvliegtuigen, voldoet een ULM aan bijzondere specificaties met betrekking tot:

- 1° Het ontwerp en de constructie;
- 3° De sterkte van de structuur;
- 5° De prestaties;

Art. 8. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilités à délivrer la marque d'enregistrement conformément l'article 16 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Le DG détermine l'emplacement, les dimensions et les caractères des marques de nationalité et d'enregistrement.

CHAPITRE III. ADMISSION A LA CIRCULATION AERIENNE

Art. 9. L'autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) peut être obtenue après une demande à la DGTA.

Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilité à délivrer l'ARCA.

Art. 10. Le DG détermine la forme et le contenu de la déclaration à soumettre pour obtenir une prolongation de l'ARCA, ainsi que les procédures à suivre pour sa prolongation.

Art. 11. Le DG peut retirer ou suspendre l'autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) dans les cas visés à l'article 88, alinéa 2 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

CHAPITRE IV. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Art. 12. L'autorisation du DG est requise avant toute modification majeure d'un ULM.

Art. 13. §1. Pour obtenir une autorisation de remorquage de planeurs, un ULM répond à des spécifications particulières concernant :

- 2° Le design et la construction ;
- 4° La résistance de la structure ;
- 6° Les performances ;

7° De sleepuitrusting;

9° De motoruitrusting en instrumentatie;

11° De gebruikerslimieten en het gebruikershandboek.

De toepasselijke technische specificaties worden door de DG bepaald.

§2. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om de toelating voor het slepen uit te reiken.

Art. 14. De DG is gemachtigd om de typetoelating in te trekken voor een ULM dat een gebrek vertoont overeenkomstig artikel 43 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

HOOFDSTUK V. BESTURING

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 15. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om de ULM vergunning en de bijhorende bevoegdverklaringen af te leveren of te wijzigen.

Art. 16. §1. ULM vergunningen die door een lidstaat van de ECAC zijn afgegeven worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen op voorwaarde dat:

1° De houder beschikt over een geldig medisch attest klasse 1, 2 of LAPL; en

2° De houder beschikt over een beperkt bewijs van radiotelefonist dat toelaat de Engelse taal te gebruiken.

§2. Houders van ULM vergunningen die door een lidstaat van ECAC zijn afgegeven kunnen een Belgische vergunning bekomen mits het succesvol afleggen van het theoretische examen

8° L'équipement de remorquage ;

10° L'équipement du moteur et l'instrumentation ;

12° Les limites d'opération et le manuel d'utilisation.

Les spécifications techniques applicables sont définies par le DG.

§2. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilité à délivrer l'autorisation de remorquage.

Art. 14. Le DG est habilité à retirer l'autorisation de type d'un ULM défectueux conformément à l'article 43 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

CHAPITRE V PILOTAGE

Section 1^{ère}. Dispositions générales

Art. 15. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilité à délivrer ou à modifier la licence ULM et les qualifications associées.

Art. 16. §1. Les licences ULM délivrées par un État membre de la CEAC sont réputées avoir été délivrées conformément à l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés et sont acceptées en Belgique à condition que :

1° Le titulaire dispose d'un certificat médical valide de classe LAPL ;

2° Le titulaire dispose d'une attestation restreinte de radiotéléphoniste permettant l'utilisation de la langue anglaise.

§2. Les titulaires d'une licence ULM délivrée par un État membre de la CEAC, peuvent obtenir une licence belge à condition de réussir avec

en de praktische proef overeenkomstig de voorwaarden van dit besluit.

Art. 17. ULM vergunningen die niet zijn afgegeven door een lidstaat van de ECAC, inclusief alle bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, toelatingen en/of kwalificaties die door een lidstaat van de ECAC zijn afgegeven, kunnen worden omgezet in ULM vergunningen conform het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen indien de houder ervan:

- 1° 1° is geslaagd voor het schriftelijk examen luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
- 3° 2° de volle leeftijd van 16 jaar heeft bereikt;
- 5° 3° ten minste 100 vliegreuren heeft voltooid als bestuurder;
- 7° 4° voldoet aan de eisen voor de afgifte van de betreffende bevoegdverklaring;
- 9° 5° houder is van ten minste een medisch certificaat van klasse LAPL;
- 11° 6° houder is van een beperkt bewijs van radiotelefonist in Engelse taal.

Art. 18. De DG kan de aanvaardingen bedoeld in artikel 16 en 17 te allen tijde intrekken wanneer niet langer voldaan is aan de voorwaarden.

Afdeling 2. Theoretisch examen voor het bekomen van een ULM vergunning

Art. 19. §1. Het DGLV wordt aangeduid voor de organisatie van het theoretisch examen met betrekking tot de algemene materies luchtvaartwetgeving, meteorologie, human performance en communicatie.

succès l'examen théorique et l'épreuve pratique conformément au présent arrêté.

Art. 17. Les licences ULM non délivrées par un État membre de la CEAC, y compris toutes les qualifications, certificats, autorisations et/ou titres associés délivrés par un État membre de la CEAC, peuvent être converties en licences ULM conformément à l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, si le titulaire :

- 2° a réussi l'examen écrit de réglementation aérienne et performances humaines ;
- 4° a atteint l'âge de 16 ans révolus ;
- 6° a accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote ;
- 8° remplit les conditions requises pour la délivrance de la qualification correspondante
- 10° détient au moins un certificat médical de classe LAPL ;
- 12° détient un certificat restreint de radiotéléphoniste de radiocommunication en langue anglaise.

Art. 18. Le DG peut à tout moment retirer les acceptations visées aux articles 16 et 17 si les conditions ne sont plus remplies.

Section 2. Examen théorique pour l'obtention d'une licence ULM

Art. 19. §1. La DGTA est désignée pour l'organisation de l'examen théorique portant sur des matières générales de réglementation aérienne, de la météorologie, de performances humaines et de communication.

§2. Kandidaten voor een ULM vergunning die houder zijn van een vliegvergunning met een geldige bevoegdverklaring, uitgereikt conform de Aircrew-verordening, worden vrijgesteld van het slagen voor de algemene materies van het theoretisch examen ULM.

§3. Kandidaten voor een ULM vergunning die geslaagd zijn voor het examen luchtvaartwetgeving vóór de inwerkingtreding van dit besluit worden vrijgesteld van het theoretisch examen voor de materie luchtvaartwetgeving gedurende 36 maanden gerekend vanaf de dag waarop de aanvrager het examen met goed gevolg heeft afgelegd.

§4. De houders van een ULM vergunning uitgereikt voorafgaand aan de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen kunnen een nieuwe vergunning bekomen overeenkomstig artikel 104 van het koninklijk besluit. Indien men geen houder was van het beperkt R/T certificaat, dient men het vak communicatie en een praktische proef af te leggen. Indien men niet slaagt voor het onderdeel “Gebruik van de radio” of dit niet aflegt in de Engelse taal, dan wordt de vergunning beperkt met betrekking tot het gebruik van de R/T-apparatuur en mag men zich niet in gecontroleerd luchtruim begeven.

Art. 20. §1. Het theoretisch examen voor de ULM vergunning is gebaseerd op de leerdoelstellingen voor de theoretische opleiding, zoals bepaald door de DG.

§2. Het examen voor de algemene materies bestaat in totaal uit 60 schriftelijke meerkeuzevragen met vier mogelijke antwoorden, die alle materies bevragen, met de volgende onderverdeling voor vragen en toegewezen tijd per vak:

Materies	aantal vragen	duur examen
Luchtvaartwetgeving	20	40 minuten
Menselijke prestaties	10	20 minuten
Meteorologie	20	40 minuten

§2. Les candidats à une licence ULM titulaires d'une autorisation de vol avec une qualification valide délivrée conformément au règlement Aircrew, sont dispensés de réussir les matières générales de l'examen théorique ULM.

§3. Les candidats à la licence ULM qui ont réussi l'examen de réglementation aérienne avant l'entrée en vigueur du présent arrêté sont dispensés de l'examen théorique pour la matière de réglementation aérienne, pour une durée de 36 mois à compter du jour où le demandeur a réussi l'examen.

§4. Les titulaires d'une licence ULM délivrée avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés peuvent obtenir une nouvelle licence conformément à l'article 104 de l'arrêté royal. Si l'on est pas titulaire du certificat R/T limité, il faut réussir la matière de communication et une épreuve pratique. Si l'on échoue à la section « Utilisation de la radio » ou si l'on ne réussit pas en langue anglaise, la licence sera limitée concernant l'utilisation d'équipements R/T et l'on est pas autorisé à pénétrer dans l'espace aérien contrôlé.

Art. 20. §1. L'examen théorique pour la licence ULM est basé sur les objectifs d'apprentissage de la formation théorique, tels que déterminés par le DG.

§2. L'examen pour les matières générales consiste en un total de 60 questions écrites à choix multiples avec quatre réponses possibles, couvrant toutes les matières, avec la distribution des questions et un temps alloué par matière :

Matières	Nombre de questions	Durée d'examen
Règlementation aérienne	20	40 minutes
Performance humaine	10	20 minutes
Météorologie	20	40 minutes

Communicatie	10	20 minuten
--------------	----	------------

Alle materies dienen initieel tijdens één examenmoment afgelegd te worden. Bij herexamen kunnen de materies afzonderlijk afgelegd worden.

§3. Een kandidaat slaagt voor een algemene of specifieke materie wanneer men tenminste 70% behaalt van de punten die voor dat vak kunnen worden behaald. Er worden geen negatieve punten toegepast.

§4. Een kandidaat wordt geacht het vereiste theoretisch examen voor de algemene materies voor de ULM vergunning met succes te hebben afgelegd als hij of zij is geslaagd voor alle vereiste materies binnen een periode van 18 maanden, gerekend vanaf het einde van de kalendermaand waarin de kandidaat voor het eerst heeft geprobeerd het examen af te leggen.

In overeenstemming met het eerste lid blijft het theoretisch examen voor de algemene materies gedurende 36 maanden geldig gerekend vanaf de dag waarop de aanvrager het examen met goed gevolg heeft afgelegd.

§5. Als een kandidaat niet is geslaagd voor één van de materies binnen vier pogingen of niet is geslaagd voor alle materies binnen de in §4 genoemde periode, legt hij of zij de volledige set theorie-examens opnieuw af.

§6. Het DGLV informeert de kandidaten over de taal/talen waarin het examen zal worden afgenomen.

§7. De DG stelt het examenreglement vast.

Afdeling 3. De praktische proef voor het bekomen van een ULM vergunning

Art. 21. §1. De praktische proef voor het bekomen van een ULM vergunning bestaat uit een theoretisch deel en een praktisch deel. De DG bepaalt de inhoud van de praktische proef.

§2. De praktische proef bestaat uit verschillende secties.

Communication	10	20 minutes
---------------	----	------------

Toutes les matières doivent être passées initialement lors d'une seule session d'examen. En cas d'examen de rattrapage, les matières peuvent être passées séparément.

§3. Un candidat réussit une matière générale ou spécifique s'il obtient au moins 70% des points pouvant être obtenus pour cette matière. Aucuns points négatifs sont appliqués.

§4. Un candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour les matières générales de la licence ULM, s'il a réussi toutes les matières requises dans un délai de 18 mois, à compter de la fin du mois civil au cours duquel le candidat a tenté de se présenter à l'examen pour la première fois.

Conformément au paragraphe premier, l'examen théorique pour les matières générales reste valable pendant 36 mois à compter de la date à laquelle le candidat a réussi l'examen.

§5. Si un candidat n'a pas réussi l'une des matières au bout de quatre tentatives ou n'a pas réussi toutes les matières dans le délai prévu au paragraphe 4, il repasse l'ensemble des examens théoriques.

§6. La DGTA informe les candidats de la (des) langue(s) dans laquelle (lesquelles) l'examen se déroulera.

§7. Le DG adopte le règlement d'examen.

Section 3. L'épreuve pratique pour l'obtention de la licence ULM

Art. 21. §1. L'épreuve pratique pour l'obtention de la licence ULM, se compose d'une partie théorique et d'une partie pratique. Le DG détermine le contenu de l'épreuve.

§2. L'épreuve pratique se compose de plusieurs sections.

Wanneer een kandidaat faalt voor een item van een sectie, faalt hij voor de volledige sectie. Als een kandidaat faalt voor slechts één sectie, moet hij enkel die sectie opnieuw afleggen bij dezelfde examiner. Wanneer een kandidaat faalt voor meer dan één sectie, faalt hij voor de volledige praktische proef.

§3. Als de praktische proef moet worden herhaald in overeenstemming met voorgaande paragraaf, zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de delen waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige proef.

Kandidaten die na twee pogingen niet slagen voor alle secties van de praktische proef, volgen aanvullende training. De examiner informeert de kandidaat over de inhoud van de te volgen training.

§4. Kandidaten voor de praktische proef voor het bekomen van een ULM vergunning dienen vlieg instructie gekregen te hebben op dezelfde klasse ULM als dewelke gebruikt wordt voor de praktische proef.

Art. 22. §1. De kandidaat voor een praktische proef is verantwoordelijk voor de planning van de vlucht en zal ervoor zorgen dat de uitrusting en de documentatie voor de uitvoering van de vlucht aan boord is.

§2. De kandidaat voor een praktische proef zal aan de examiner aangeven welke controles en acties hij uitvoert. Deze zullen uitgevoerd worden in overeenstemming met het gebruikershandboek (POH) of een controlelijst van de ULM waarop de proef wordt afgenomen.

De kandidaat toont tijdens de praktische proef de vaardigheid aan om:

- 1° De ULM binnen de limieten te bedienen;
- 3° alle manoeuvres vloeiend en nauwkeurig uit te voeren;

Lorsqu'un candidat échoue à un élément d'une section, il échoue à l'intégralité de la section. Si le candidat échoue à une seule section, il ne doit repasser que cette section avec le même examinateur. Si le candidat échoue à plus d'une section, il échoue à l'ensemble de l'épreuve pratique.

§3. Si l'examen pratique doit être repassé conformément au paragraphe précédent, un échec dans l'une des sections, en ce compris les parties pour lesquelles un succès a été obtenu lors d'une tentative précédente, entraînera un échec pour l'ensemble de l'examen.

Les candidats qui ne réussissent pas toutes les sections de l'examen pratique après deux tentatives suivent une formation complémentaire. L'examineur informera le candidat du contenu de la formation à suivre.

§4. Les candidats à l'examen pratique pour l'obtention d'une licence ULM auront reçu une instruction en vol sur la même classe d'ULM que celle utilisée pour l'examen pratique.

Art. 22. §1. Le candidat à un examen pratique est responsable de la planification du vol et doit s'assurer que l'équipement et la documentation nécessaires à l'exécution du vol se trouvent à bord.

§2. Le candidat à une épreuve pratique indique à l'examineur les contrôles et les tâches qu'il va effectuer. Les contrôles sont effectués conformément au manuel d'utilisation (POH) ou à une liste de contrôle de l'ULM sur lequel le test est effectué.

Au cours de l'épreuve pratique, le candidat démontre sa capacité à :

- 2° Faire fonctionner l'ULM dans les limites fixées ;
- 4° Exécuter toutes les manoeuvres en douceur et avec précision ;

5° goed beoordelingsvermogen en airmanship toe te passen;

7° zijn luchtvaartkennis toe te passen;

9° te allen tijde controle over de ULM te behouden op een manier die ervoor zorgt dat het resultaat van een procedure of manoeuvre nooit aanleiding geeft tot een onveilige situatie.

6° Faire preuve de discernement et de maîtrise de la navigation aérienne ;

8° Appliquer ses connaissances en matière aérienne ;

10° Garder à tout moment le contrôle de l'ULM de manière que le résultat d'une procédure ou d'une manoeuvre ne donne jamais lieu à une situation dangereuse.

Afdeling 4. De bevoegdverklaring als instructeur

Art. 23. Instructeurs worden opgeleid om de volgende vakbekwaamheid te verwerven :

het voorbereiden van didactisch materiaal;

het creëren van een bevorderlijke leeromgeving;

het overdragen van kennis;

het correct beheren van bedreigingen en fouten tijdens instructievluchten (thread and error management);

het beheren van de tijd om de opleidingsdoelstellingen te bereiken;

1° het leerproces bevorderen;

het beoordelen van de prestaties van de leerling;

het toezicht houden op en beoordelen van de vorderingen;

het evalueren van opleidingssessies;

het rapporteren van het resultaat van een opleidingssessie.

Section 4. La qualification d'instructeur

Art. 23. Les instructeurs sont formés pour acquérir les compétences suivantes :

1° la préparation de matériel didactique ;

2° la création d'un environnement propice à l'apprentissage ;

3° le partage des connaissances ;

4° la gestion adéquate des menaces et des erreurs pendant les vols d'instruction (gestion du flux et des erreurs);

5° la gestion du temps pour atteindre les objectifs de la formation;

6° la facilitation du processus d'apprentissage ;

7° l'évaluation des performances des élèves ;

8° le suivi et l'évaluation des progrès ;

9° l'évaluation des sessions de formation ;

10° le compte rendu des résultats d'une session de formation ;

Art. 24. §1. Om de bevoegdverklaring als instructeur te bekomen moet de kandidaat geslaagd zijn voor de vakbekwaamheidsbeoordeling. Deze zal bestaan uit de volgende onderdelen:

- 1° bewijs leveren van de in artikel 24 beschreven vakbekwaamheid, tijdens de theorie lessen en de verplichte briefings voor en na de vlucht;
- 3° bewijs leveren tijdens een examen aan de grond van een voldoende technische kennis over de klasse van ULM gebruikt tijdens de instructie;
- 5° examen in vlucht met oefeningen die geschikt zijn om de vakbekwaamheid van de instructeur te beoordelen.

§2. Voor het examen aan de grond zal de kandidaat instructeur onder testomstandigheden een les geven aan meerdere waarnemers, waaronder minstens de examinerator. De examinerator zal de kandidaat minstens 48 uur vóór het examen op de hoogte brengen van het onderwerp van de les. De les duurt niet langer dan 45 minuten.

Het examen aan de grond evalueert de presentatie en voorkomen van de kandidaat, spreek- en schrijfvaardigheid, gebruik van didactisch materiaal en technische kennis.

§3. Voor het praktisch examen dient de kandidaat instructeur tijdens de briefing, de vlieg instructie en de debriefing zijn bekwaamheid zoals bepaald in artikel 24 van dit besluit aan te tonen.

§4. De DG bepaalt de vorm waarin de examinerator de resultaten van de vakbekwaamheidsbeoordeling rapporteert aan het DGLV.

Art. 24. §1. Pour d'obtenir la qualification d'instructeur, le candidat doit avoir réussi l'évaluation des compétences. Celle-ci comprendra les éléments suivants :

- 2° fournir la preuve de la compétence décrite à l'article 24 du présent arrêté, pendant les cours théoriques et les briefings obligatoires avant et après le vol ;
- 4° fournir la preuve, lors d'un examen au sol, d'une connaissance technique suffisante de la classe d'ULM utilisée pendant l'instruction ;
- 6° examen en vol avec des exercices permettant d'évaluer la compétence de l'instructeur.

§2. Avant l'examen au sol, le candidat instructeur donnera une leçon dans les conditions du test à plusieurs observateurs, dont au moins l'examineur. L'examineur informera le candidat du sujet de la leçon au moins 48 heures avant l'examen. La leçon ne durera pas plus de 45 minutes.

L'examen au sol évalue la présentation et l'apparence du candidat, ses compétences en matière d'expression orale et écrite, l'utilisation du matériel didactique et les connaissances techniques.

§3. Pour l'examen pratique, le candidat instructeur doit démontrer sa compétence comme prévu à l'article 24 du présent arrêté au cours du briefing, de l'instruction en vol et du débriefing.

§4. Le DG détermine la forme sous laquelle l'examineur communique les résultats de l'évaluation des compétences à la DGTA.

§5. De medewerkers van de directie Flight Standards van het DGLV zijn gemachtigd om de bevoegdverklaring als instructeur af te leveren voor een periode van drie jaar.

Art. 25. Om de bevoegdverklaring als instructeur te verlengen voor een periode van drie jaar, moet de kandidaat slagen voor de praktische onderdelen van de vakbekwaamheidsbeoordeling zoals voorzien voor de initiële aflevering.

Art. 26. De DG kan de bevoegdverklaring als instructeur te allen tijde intrekken indien niet langer aan de eisen van dit besluit wordt voldaan.

Art. 27. De DG kan de bevoegdverklaring als instructeur voor een bepaalde klasse of voorrecht afleveren voor een periode van 12 maanden op basis van de ervaring en kennis die in de klasse of het voorrecht worden aangetoond, indien er voor opleidingsvluchten met een nieuw type ULM geen instructeurs met de vereiste klassebevoegdverklaring of voorrechten beschikbaar zijn.

Afdeling 5. Voorrecht voor slepen van zweefvliegtuigen

Art. 28. De DG bepaalt het programma voor de minimale theoretische en praktische opleiding waaraan houders van een klassebevoegdverklaring ULA en DPM moeten voldoen om het voorrecht “slepen van zweefvliegtuigen” te bekomen.

§5. Les collaborateurs de la direction Flight Standards de la DGTA sont habilités à délivrer la qualification d'instructeur pour une période de trois ans.

Art. 25. Pour renouveler la qualification d'instructeur pour une période de trois ans, le candidat doit réussir les éléments pratiques de l'évaluation des compétences prévu pour la délivrance initiale.

Art. 26. Le DG peut retirer la qualification d'instructeur à tout moment si les exigences du présent arrêté ne sont plus respectées.

Art. 27. Le DG peut délivrer la qualification d'instructeur pour une classe ou un privilège particulier pour une période de 12 mois sur base de l'expérience et des connaissances démontrées dans la classe ou le privilège, si aucun instructeur possédant les qualifications de classe ou les privilèges requis n'est disponible pour les vols d'entraînement avec un nouveau type d'ULM.

Section 5. La qualification de remorquage de planeurs

Art. 28. Le DG détermine le programme de la formation théorique et pratique minimale que les titulaires d'une qualification de classe ULA et DMP doivent satisfaire pour obtenir le privilège “remorquage de planeurs”.

Afdeling 6. Weigering, opschorting of intrekking van ULM vergunning, bevoegdverklaring of machtiging

Art. 29. De DG kan de draagwijdte van een ULM vergunning en de bevoegdverklaringen of bijhorende machtigingen beperken of deze opschorten, in de gevallen bepaald in artikel 89 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

De DG gaat over tot weigering of intrekking van ULM vergunning, een bevoegdverklaring of een machtiging in de gevallen bepaald in artikel 90 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen

Art. 30. De DG kan weigeren om een ULM vergunning, een klassebevoegdverklaring, een bevoegdverklaring als instructeur of een machtiging als examiner af te geven als het vliegboek van de kandidaat niet alle in artikel 76 §1 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen bedoelde inlichtingen bevat.

HOOFDSTUK VI. COMMERCIELE VLUCHTUITVOERING

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 31. §1. De DG geeft de nodige toelating af voor commerciële vluchtuitvoeringen van ultralichte motorluchtvaartuigen, zolang dit valt binnen één van de activiteiten voorzien in artikel 85, §1 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

§2. De DG kan de toelating voor commerciële vluchtuitvoeringen intrekken of schorsen in geval van niet-naleving van de voorwaarden vermeld in artikel 91 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende ultralichte motorluchtvaartuigen.

Section 6. Refus, suspension ou retrait de la licence ULM, de la qualification ou de l'autorisation

Art. 29. Le DG peut limiter ou suspendre la portée d'une licence ULM et les qualification ou autorisations associées, dans les cas prévus à l'article 89 de l'arrêté royale de 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Le DG refuse ou retire une licence ULM, une qualification ou une autorisation dans les cas prévus dans l'article 90 de l'arrêté royale de 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Art. 30. Le DG peut refuser de délivrer une licence ULM, une qualification de classe, une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur si le carnet de vol ne contient pas tous les renseignements prévus à l'article 76 §1^{er} de l'arrêté royale de 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

CHAPITRE VI EXPLOITATION COMMERCIALE DE VOL

Section 1^{ère}. Dispositions générales

Art. 31. §1. Le DG délivre les autorisations nécessaires pour l'exploitation commerciale des aéronefs ultralégers motorisés, tant que cela relève de l'une des activités prévues à l'article 85, §1^{er} de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

§2. Le DG peut retirer ou suspendre l'autorisation d'exploitation commerciale en cas de non-respect des conditions prévues à l'article 91 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Art. 32. §1. De activiteiten dienen te worden uitgevoerd voor rekening, onder gezag, leiding en toezicht van de exploitant.

§2. De exploitant is ertoe gehouden de wetten, reglementen en overeenkomsten die de nationale en internationale luchtvaart regelen, na te leven en ze te doen naleven door haar aangestelden, zonder dat deze hierdoor van hun persoonlijke aansprakelijkheid worden ontheven.

§3. De voor de toegelaten activiteiten gebruikte luchtvaartuigen dienen volgens de beperkte toelating tot het luchtverkeer te allen tijde daartoe geschikt te zijn.

§4. De activiteiten zijn slechts toegestaan voor zover deze gedekt zijn door de verzekeringspolis voor het betrokken luchtvaartuig. Voor hun specifieke aan luchtvaart gerelateerde aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden, dienen de luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen verzekerd te zijn overeenkomstig de Verordening (EG) Nr. 785/2004. Op elk verzoek van het DGLV moet de exploitant de desbetreffende documenten voorleggen.

§5. De toelating is persoonlijk. Ze is niet overdraagbaar aan enig ander natuurlijk of rechtspersoon.

Afdeling 2. Initiatievlucht

Art. 33. §1. De theorieles voorafgaande aan een initiatievlucht bevat tenminste volgende onderwerpen:

- 1° Men mag de initiatievlucht uitsluitend in VFR overdag uitvoeren;
- 3° Men mag maximum 1 passagier vervoeren;
- 5° De (maximale) duur van de vlucht;
- 7° Voorstelling van de instructeur en zijn vereiste ervaring;

Art. 32. §1. Les activités doivent être réalisées pour le compte de l'exploitant, sous son autorité, sa direction et son contrôle.

§2. L'exploitant est tenu de respecter les lois, règlements et conventions régissant l'aviation nationale et internationales, et de veiller à leur respect par ses préposés, sans que ceux-ci soient pour autant déchargés de leur responsabilité personnelle.

§3. Les aéronefs utilisés pour les activités autorisées doivent être adaptés à cet usage à tout moment, conformément l'autorisation restreinte de circulation aérienne.

§4. Les activités ne sont autorisées que dans la mesure où elles sont couvertes par la police d'assurance de l'aéronef concerné. Les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs doivent être assurés conformément au règlement (CE) n° 785/2004 pour leur responsabilité spécifique liée à l'aviation à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. À toute demande de la DGTA, l'exploitant doit présenter les documents pertinents.

§5. L'autorisation est personnelle. Elle n'est pas transférable à une autre personne physique ou morale.

Afdeling 2. Vol d'initiation

Art. 33. §1. Le cours théorique précédant un vol d'initiation comprend au minimum les sujets suivants :

- 2° Il est possible d'effectuer le vol d'initiation uniquement en VFR de jour;
- 4° Un passager au maximum peut être transporté;
- 6° La durée (maximale) du vol;
- 8° Présentation de l'instructeur et son expérience requise;

- | | |
|--|---|
| <p>9° Voorstelling van enkele concepten, zoals wat een ULM is, welke nationale en Europese regelgeving van toepassing zijn, de verschillen met algemene luchtvaart op gebied van onderhoud, certificering, verbod op kunstvluchten;</p> | <p>10° Présentation de certains concepts, tel que ce qu'est un ULM, quelles sont les réglementations nationales et européennes applicables, les différences avec l'aviation générale en termes de maintenance, de certification, d'interdiction des acrobaties aériennes;</p> |
| <p>11° Basis concepten betreffende aerodynamica;</p> | <p>12° Concepts de base concernant l'aérodynamique;</p> |
| <p>13° Besturing van het luchtvaartuig en de effecten van de stuurorganen;</p> | <p>14° Maîtrise de l'avion et effets des commandes;</p> |
| <p>15° Kenmerken van het luchtvaartuig, zoals het model, motor, snelheden, belangrijkste systemen, gebruikte instrumenten, stall warning;</p> | <p>16° Caractéristiques de l'aéronef telles que le modèle, le moteur, les vitesses, les systèmes principaux, les instruments utilisés, stall warning;</p> |
| <p>17° Meteo voor de initiatievlucht en eventuele limieten;</p> | <p>18° Météo pour le vol d'initiation et les limites éventuelles;</p> |
| <p>19° Lokale procedures die van toepassing zijn, zoals taxi, circuit, luchtruim;</p> | <p>20° Procédures locales applicables, telles que le roulage, le circuit, l'espace aérien;</p> |
| <p>21° Basisvereisten navigatie, zoals de route, opbouw van het luchtruim, HDG, wind, vliegtijd, brandstof, massa en evenwicht. In het bijzonder worden de taken van de instructeur en passagier tijdens de initiatievlucht toegelicht vb. helpen uitkijken voor andere vliegtuigen, het gebruik van de radio;</p> | <p>22° Les exigences de base de la navigation telles que la route, la structure de l'espace aérien, HDG, le vent, le temps de vol, le carburant, la masse et l'équilibre. En particulier, les devoirs de l'instructeur et du passager pendant le vol d'initiation sont expliqués, par exemple, l'aide à la surveillance des autres aéronefs, l'utilisation de la radio;</p> |
| <p>23° Menselijke factoren zoals de beperkingen van mens en lichaam, mogelijke lichamelijke/medische klachten;</p> | <p>24° Facteurs humains tels que les limites humaines et corporelles, les éventuelles plaintes physiques/médicales;</p> |
| <p>25° Een veiligheidsbriefing waarin men de passagier bewust maakt over alle aspecten van de vlucht, zoals gedrag op de grond en in de lucht, noodprocedures, procedures voor het in- en uitstappen, gebruik gordel, instellen stoel/zetel, gebruik van de deuren in normale en in noodsituaties, communicatie tussen piloot en passagier, nooduitgangen,</p> | <p>26° Briefing de sécurité au cours duquel le passager est informé de tous les aspects du vol, tels que le comportement au sol et en vol, les procédures d'urgence, les procédures d'embarquement et le débarquement, le port de la ceinture de sécurité, le réglage des sièges, l'utilisation des portes dans les situations normales et d'urgence, la communication</p> |

roken, gebruik elektronische apparatuur, berging bagage, gebruik checklists, gebruik parachute;

entre le pilote et le passager, les issues de secours, le tabagisme, utilisation des équipements électroniques, rangement bagages, l'utilisation des listes de contrôle, l'utilisation d'un parachute;

27° Rapportering van incidenten en/of accidenten en het doel en nut ervan toelichten.

28° Signaler les incidents et/ou les accidents et expliquer leur but et leur utilité.

§2. De theorieles voorafgaand aan een initiatievlucht wordt in persoon gegeven aan de betrokken passagier(s).

§2. La leçon théorique précédant un vol d'initiation est donnée en personne sur une base individuelle au passager(s) concerné(s).

Art. 34. §1. De initiatievlucht vertrekt en landt op hetzelfde vliegveld.

Art. 34. §1. Le vol d'initiation décolle et atterrit au même aéroport ;

§2. De instructeur heeft ten minste drie opstijgingen en landingen uitgevoerd binnen dezelfde klasse tijdens de voorafgaande 90 dagen;

§2. L'instructeur a effectué au moins trois décollages et atterrissages dans la même classe au cours des 90 derniers jours;

§3. Het luchtvaartuig mag niet bijgetankt worden wanneer een passagier zich aan boord bevindt;

§3. L'avion ne doit pas être ravitaillé en carburant lorsqu'un passager est à bord;

§4. Formatievluchten zijn verboden tijdens een initiatievlucht;

§4. Les vols en formation sont interdits lors d'un vol d'initiation;

§5. Voor elke vlucht wordt een nominatieve lijst (met naam, voornaam, geboortedatum) van de passagier en instructeur opgesteld. Deze lijst wordt door de vliegclub of vliegschool bewaard voor het vertrek van de vlucht en wordt daarna bewaard voor een periode van twee jaar. De vliegclub of vliegschool is de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van Verordening (EU) nr. 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens. Op vraag van het DGLV, kan de lijst voorgelegd worden binnen een redelijke termijn.

§5. Une liste nominative (avec nom, prénom, date de naissance) du passager et de l'instructeur est établie pour chaque vol. Cette liste est conservée par l'aéroclub ou l'école de pilotage avant le départ du vol et est ensuite conservée pendant une période de deux ans. L'aéroclub ou l'école de pilotage est le responsable du traitement au sens du Règlement (UE) n°2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. A la demande de la DGTA, la liste peut être soumise dans un délai raisonnable.

§6. Voorafgaand aan elke initiatievlucht, schrijft de instructeur de letters "IF" (Introductory Flight) naast de aard van de vlucht in het reisdagboek van het luchtvaartuig en in zijn eigen vliegboek.

§6. Avant chaque vol d'initiation, l'instructeur inscrit les lettres "IF" (Introductory Flight) à côté de la nature du vol dans le carnet de route de l'aéronef et dans son propre carnet de vol.

Afdeling 3. Opleiding

Art. 35. De piloten vermeld op de aanvraag voor een toelating voor het uitvoeren van commerciële vluchtuitvoering met als doel het geven van opleiding voldoen aan de artikelen 63 tot en met 70 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen en de artikelen 23 tot 28 van dit besluit.

Afdeling 4. Slepen van zweefvliegtuigen

Art. 36. De piloten vermeld op de aanvraag voor een toelating voor het uitvoeren van commerciële activiteiten met als doel het uitvoeren van het slepen van zweefvliegtuigen voldoen aan artikel 71 van het koninklijk besluit van 20 december 2024 betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen en artikel 29 van dit besluit.

Art. 37. De exploitant voert een risicoanalyse uit en stelt op basis van het resultaat van deze analyse standaardprocedures voor het slepen van zweefvliegtuigen op. Deze standaardprocedures bevatten ten minste:

- 1° De nodige kwalificaties en (recente) ervaring van de piloot;
- 3° De aanvullende opleiding (theorie, praktijk, procedures exploitant, ...);
- 5° Luchtwaardigheidsvereisten voor het slepen;
- 7° De beperkingen inzake gewicht & prestaties (start, klim, dalend, ...);
- 9° De sleepprocedures (voorbereiding ULM, taxi, aanhaken, oplijnen, start, klim, ontkoppeling, dalend, landing, ...);
- 11° Voorkomen van vermoeidheid bij de piloot (vb. menselijke factoren,

Section 3. Formation

Art. 35. Les pilotes mentionnés dans la demande d'autorisation pour l'exécution de vols commerciaux à des fins de formations respectent les articles 63 à 70 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés et les articles 23 à 28 du présent arrêté.

Section 4. Remorquage des planeurs

Art. 36. Les pilotes mentionnés dans la demande d'autorisation pour l'exécution des activités commerciales à des fins de remorquage de planeurs respectent l'article 71 de l'arrêté royal du 20 décembre 2024 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés et à l'article 29 du présent arrêté.

Art. 37. L'exploitant procède à une analyse des risques et élabore des procédures standard pour le remorquage de planeurs sur la base des résultats de cette analyse. Ces procédures standard comprennent au moins :

- 2° Les qualifications nécessaires et l'expérience (récente) du pilote ;
- 4° La formation complémentaire (théorie, pratique, procédures opérationnelles, etc.) ;
- 6° Exigences de navigabilité pour le remorquage ;
- 8° Limites de poids et de performances (décollage, montée, descente, etc.);
- 10° Les procédures de remorquage (préparation de l'ULM, roulage, accrochage, alignement, décollage, montée, largage, descente, atterrissage, etc.);
- 12° Prévention de la fatigue des pilotes (par exemple, facteurs humains, limitation

beperking van het aantal opeenvolgende uren slepen als resultaat van de risico analyse);

13° Signalen (op de grond, in de lucht) en gebruik van de radio;

15° Bijzondere procedures (vb bij sterke (zij)wind, wedstrijden, korte baan, ...);

17° Transport in vlucht van zweefvliegtuigen van het ene vliegveld naar een ander vliegveld;

19° Noodprocedures (ongewone positie zweefvliegtuig, zweefvliegtuig kan niet ontkoppelen, openen remkleppen zweefvliegtuig, pannes en problemen sleepvliegtuig, ...);

21° Gebruikte materiaal (sleephaken, ringen, sleepkabel, bediening ontkoppeling, spiegels, kabelprolsystemen, ...).

des heures consécutives de remorquage à la suite d'une analyse des risques);

14° Signaux (au sol, dans les airs) et utilisation de la radio;

16° Procédures spéciales (par exemple, en cas de vents forts (de travers), de compétitions, de pistes courtes, etc.) ;

18° Transport en vol de planeurs d'un aéroport à un autre ;

20° Procédures d'urgence (position inhabituelle du planeur, impossibilité de déconnecter le planeur, ouverture des aérofreins du planeur, pannes et problèmes du remorqueur d'aéronefs, etc.) ;

22° Équipement utilisé (crochets de remorquage, anneaux, câble de remorquage, déconnexion de commande, miroirs, systèmes d'enroulement de câble, etc.).

HOOFDSTUK VII. SLOTBEPALINGEN

Art. 38. Dit besluit treedt in werking op de tiende dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel, op

26-09-2025

De Minister van Mobiliteit,

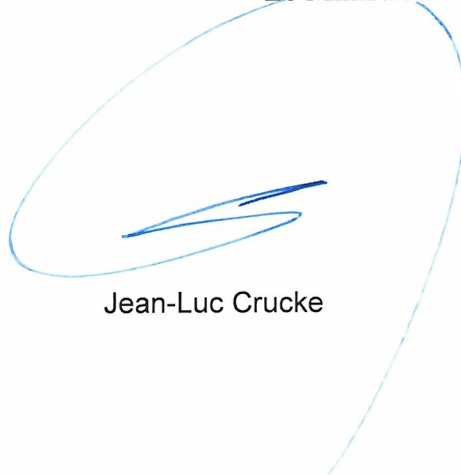
CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

Art. 38. Le présent arrêté entre en vigueur le dixième jour suivant sa publication au Moniteur belge.

Bruxelles, le

26-09-2025

Le Ministre de la Mobilité,



Jean-Luc Crucke